Machine Translated by Google

LA MARINE ROYALE ESPAGNOLE D'ILLUSTRATION

Fernando González de Canales et López-Obrero
Capitaine de navire ®
Institut d'histoire et de culture navales
Marine espagnole

Machine Translated by Google

Introduction

Il semble incroyable qu'une nation comme l'Espagne, qui au milieu du XVIIe siècle, était la première puissance navale du monde, un demi-siècle plus tard, elle avait presque perdu Toute sa force navale détruite par l'apathie, l'abandon des hommes politiques et le action hostile des trois puissances navales européennes : l'Angleterre, la France et la Hollande qui Dès la conquête des Indes, ils furent confrontés à l'hégémonie hispanique ou avec leurs propres forces ou abritant et protégeant des pirates et des boucaniers, que si certains Parfois ils travaillaient pour leur propre bénéfice, bien plus encore pour celui des nations mentionnées.

La marine impériale autrichienne atteint son apogée dans sa plus grande splendeur. avoir plus de 200 unités de combat, principalement des galions et à mort Charles II n'était même pas l'ombre de ce qu'il avait été. La Guerre de Succession signifierait presque l'anéantissement de celui-ci. En 1702, les Anglais détruisirent le peu qui restait du Une flotte néo-espagnole dans le canal de Rande (estuaire de Vigo) et une flotte anglo- Les Néerlandais s'emparent de Gibraltar sans résistance.

Ainsi, en repartant pratiquement de zéro, la nouvelle Marine (Royal Navy) verra le jour. sans reliques du précédent. Tout se fera avec des modèles et des styles culturels et idéologique, basé sur les principes du despotisme éclairé, de l'absolutisme paternel, du progrès scientifique, technique et économique qui façonnera l'Espagne du Illustration

Les hommes politiques qui vont créer cette nouvelle Marine seront Alberoni, Patiño, Crique; Floridablanca et Aranda et les marins qui vont développer la technique et scientifiquement, Gaztañeta, Navarro, Jorge Juan, Ulloa, Romero Landa, Tofiño, Malaspina, Lángara, Mazarredo et Valdés comme les plus remarquables. Ce sont les marins des éclairés, des cultivés, des intellectuels, des scientifiques, des professionnels qui oublient toute politique dynastiques, vont amener la Royal Navy aux plus hauts niveaux de tous les temps.

Situation de la Marine au début du siècle

A la mort de Charles II, la Marine était composée d'un grand nombre de escouades ou armées, ce qui gênait la rapidité d'action et la multiplication des de nombreux services. La décentralisation était allée si loin que le gouvernement en

Machine Translated by Google

Il était presque impossible pour Madrid de calculer le nombre effectif de navires dont elle disposait. Un exemple est celui des rapports arrivés de Manille avec un an de retard.

En Flandre avec sa propre escadre, avec des difficultés portuaires après la perte de Dunkerque. Les galères formaient quatre escadrons : Espagne, Naples, Sicile, et ceux traditionnellement loués aux Doria - Génois, ducs de Cursis - chacun d'eux était composé de cinq navires seulement. Le Windward ou Caribbean Navy pour le contrôle du golfe du Mexique et des Caraïbes.

La Marine du Sud naviguait dans le Pacifique, n'existant souvent que morale. Le Mexique et Manille sont restés en contact grâce au célèbre galion de Manille, le seul navire à avoir traversé le Pacifique Nord la plupart des années. Les deux plus importante était celle de l'Océan, dont la mission était la sécurité des côtes péninsulaires et celui de la Panne ‰ pour la protection des convois qui commerçaient avec l'Amérique.

En principe, chaque zone disposait de ses propres ressources et les gérait avec une relative autonomie. Naturellement, cela a favorisé certains domaines plus que d'autres, en fonction des réserves humaines et des matières premières disponibles. Même le les chantiers navals, dans une large mesure, étaient particuliers à chaque escadron pour des raisons géographiques. Et dans de nombreux cas, pour des raisons urgentes, les navires ont été loués ou achetés en chantiers navals étrangers.

La marine des derniers Autrichiens atteignit un tel point extrême que Felipe V exécuta la transfert par mer de Barcelone à la vice-royauté rebelle de Naples, pour sa pacification, en 1702 à bord d'une escadre française, commandée par l'amiral d'Estrées depuis le L'espagnol n'existait pratiquement pasII. Contrairement à cette situation très précaire, A la fin du siècle, la Royal Navy était composée de : 76 navires de ligne, 51 frégates, 9 corvettes, 10 xebecs, 20 bricks, 6 paquebots et 16 urcas, presque tous retrouvés navires armés et habités. C'était la plus grande force navale de l'histoire de L'Espagne et le deuxième dans le concert mondial pour le moment seulement dépassé par la Grande-Bretagne.III

La Marine royale

La période en question se situe entre deux dates marquantes de l'Histoire. Européen; l'année 1713 où le système de partage des pouvoirs fut imposé en Europe, conséquence du Traité d'Utrecht et, en 1789, avec la Révolution française, une nouvelle ère dans l'histoire universelle, en bouleversant tout l'édifice politique et social Européen. Au cours de cette période de 76 ans, l'Espagne connaîtra des changements et des évolutions, mais dans

Machine Translated by Google

de quelques grands objectifs permanents dans sa politique étrangère, à partir desquels le nouvelle Royal Navy, puissante, moderne et océanique dont les objectifs seront :

- Dominez temporairement le détroit de Gibraltar pour la récupération du Rocher
- Dominez la Méditerranée occidentale pour reconquérir Minorque.
- Protéger le trafic maritime atlantique entre l'Espagne et les Indes.
- Maîtriser la mer dans la zone Caraïbes et le Golfe du Mexique.
- Assurer l'équilibre européen, en disposant de suffisamment de qualité et quantité, capable de permettre au pouvoir d'exercer une stratégie de dissuasion

Pour lequel il doit être équipé de :

- Une organisation étatique et sous commandement unique
- Un personnel hautement qualifié professionnellement, tant sur le plan scientifique que culturel, comme dans les valeurs du moral militaire
- D'une marine marchande nationale

Constitution de la Royal Navy

Tout au long de ce siècle, d'énormes travaux furent réalisés pour convertir L'Espagne dans une puissance maritime. L'importance de cet effort a été exposée dans le "Instruction réservée au Conseil Suprême de l'Etat" qui, en tant que programme naval, Carlos III approuvé le 8 juillet 1787. Mais pour en arriver là, il faut souligner, même brièvement, les principales déterminations et dispositions qui Ils façonnent l'organisation de la Marine dès les premières années du siècle.

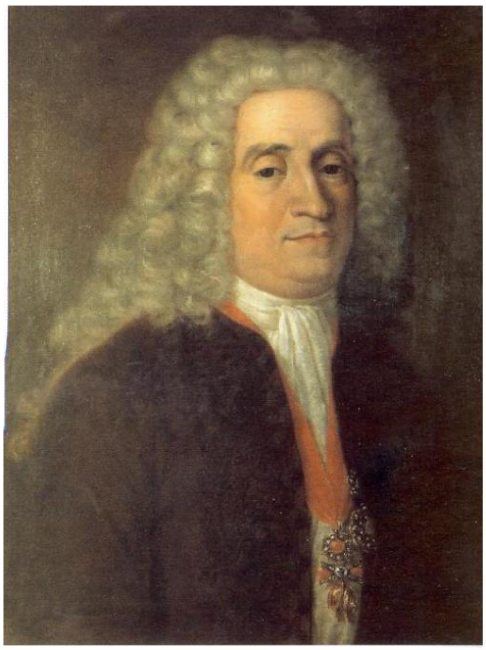
La guerre de Succession étant presque terminée, l'arrêté royal du 21 entre en vigueur. de février 1714, par lequel tous les escadrons et flottes existants furent unifiés et incorporer la Royal Navy, la définissant comme « l'ensemble de la force navale » charge de la Couronne. Felipe V consolidé sur le trône en 1717, ils commencèrent à poser les fondations de la nouvelle marina.

Machine Translated by Google

José Patiño et Rosales

(Milan, 1666- La Granja de San Ildefonso (Ségovie), 1736). Maire Général de la

Secrétaire de la Marine à la Marine et aux Indes (1726-1736)



Le premier jalon sera posé par Patiño. est venu à
L'Espagne après la campagne de Philippe V
Italie. Se démarquer par sa gestion
pendant la Guerre de Succession, c'est
nommé Intendant Général de la
Armé en 1717 pour s'occuper de tout
relatifs à la construction navale. Dans
1726 il est nommé secrétaire de la Marine
et Indias et peu après Hacienda,
fonctions qu'il occupera jusqu'à sa mort, dans
la Ferme San Ildefonso (Ségovie).

Doté d'une grande culture, d'une capacité de travail et de décision, ses propositions et Les provisions se succèdent à un rythme rapide.

Les événements les plus marquants de sa performance sont : l'autorisation d'une flotte en Barcelone, sous le commandement du marquis de Mari, reconquit la Sardaigne en 1717, d'un autre sous le commandement d'Antonio de Gaztañeta reconquit la Sicile l'an IV suivant et celle qui commandement de Francisco Cornejo, qui transporte l'armée du marquis de Montemar, s'empare d'Oran et du Mazalquivir en 1732, après un brillant débarquement mené par Juan José Navarro, le premier à avoir réalisé la conception moderne de ce type de opérations telles qu'elles ont été exécutées pendant la Seconde Guerre mondiale.

Machine Translated by Google

Par Arrêté Royal du 15 avril,

1717 Création de la Compagnie Royale à Cadix

des Chevaliers Marine Guards, crèche

des futurs officiers de la Marine et

La même année, son Académie dans la maison

des Villavicencios dans le quartier de

Ville de CadixV .

Par Arrêté Royal des 15 et 25 avril 1717, le Corps des Officiers de la Marine, qui s'appelait « Corps Général de la Marine », nom avec qui est conservé aujourd'hui et le "Corps du Ministère", qui au 19ème siècle prendra le nom de « Corps Administratif » et est actuellement le « Corps de Intendance»; et par Arrêté Royal du 16 juin 1717, les « Instructions sur différents points qui doivent être observés dans le Corps des Marines espagnol et que Elles doivent avoir force d'Ordonnances… », plus connues sous le nom d'« Ordonnances Patino ».

Également en 1717 par arrêtés royaux du 20 février et du 28 avril respectivement, les bataillons de marine sont organisés, actuellement le « Corps de Brigades d'infanterie de marine et d'artillerie

En 1726, les départements maritimes du Nord, du Midi et Levante, avec des capitales à Ferrol, Cadix et Carthagène, qui existent encore aujourd'hui avec de légères modificationsVI Les bases navales respectives y seraient construites, dont l'Arsenal, avec ses chantiers navals correspondants, sera l'élément fondamental. Ces bases seront ensuite complétées par la gare de La Havane.
De même, la Force Navale de la Péninsule était divisée en trois escouades, chacune affectant à un département. Enfin, les pavillons ou drapeaux de poupe du les navires de guerre : blancs avec les armoiries royales, le reste des drapeaux variant selon le département dans lequel le navire a été assemblé.

Machine Translated by Google

Dans un effort législatif incomparable en qualité et en nombre, - encore aujourd'hui, ils sont ses créations en vigueur - les bases de la nouvelle Marine "La Real" ont été posées Armada" qui permettrait la résurgence de l'Espagne en tant que puissance maritime.

José del Campillo et Cossio. Peñaranda (Asturies), 1693 - Madrid, 1743. Intendant de la Marine. Secrétaire d'État à la Marine, à la Guerre et aux Indes (1741-1743).

Le deuxième homme était Campillo En 1735, il fut nommé Intendant de la Marine et depuis 1741 Secrétaire d'État et du Bureau de La Marine, la Guerre et les Indes jusqu'à la mort. Il a suivi les lignes de base de gestion de son prédécesseur. Comme faits événements notables survenus pendant son gouvernement nous signalons l'échec de l'attaque du L'amiral anglais Vernon à Cartagena de Indias défendu par Blas de LezoVII . Beaucoup sont écrits de sa main organisation des traités la Marine

Zenón de Somodevilla et Bengoechea. Hervias (La Rioja), 1702- Medina de Campo 1781. Marquis de la Ensenada, quartier-maître général de la Marine ; Secrétaire à la Guerre, au Trésor, à la Marine et aux Indes (1743-1754)

Ensenada était le plus grand talent Organisateur espagnol du XVIIIe siècle. Étudiant de mérite dans l'ensemble universités espagnoles et professeur d'un école royale. En 1720, il rencontra Patiño qui Attiré par ses capacités, il le nomme officier surnuméraire du Ministère de la Marine, avec lequel il commence sa carrière dans la Marine.

Assiste en tant que comptable principal auprès du reconquête d'Oran (1732) et les campagnes de

Machine Translated by Google

Naples et la Sicile pour lesquelles il reçut le titre de marquis de La Ensenada. En 1737
Il fut nommé maire de la Marine et à la mort de Campillo en 1743, il assuma les quatre
secrétaires - Guerre, Trésor, Marine et Indes - et se voit confier le poste de lieutenant
de l'Amirauté.

Confirmé par le nouveau roi Ferdinand VI (1713-1759¸ roi d'Espagne (1746-
1759) en 1748 il exposa son nouveau "maître" (Ensenada appelait toujours les maîtres des rois) son
« Plan d'action et de gouvernement », contenu dans plusieurs documents dont le premier
qui est daté à Aranjuez du 27 mai 1748 et s'intitule Ideas de lo que
Il semble nécessaire au jour le jour pour la direction de ce qui correspond à l'Etat et on le retrouve
en attente, un titre aux résonances profondes très dans le style des Lumières.

Ensenada établit, avec une clairvoyance qui sera toujours valable, que la paix
C'est le principal objectif politique. Mais la paix doit d'abord être réalisée et assurée
après

> « Celui qui veut parvenir à la paix est un axiome qui doit se préparer
> la force… parce qu'il n'y a pas de paix sûre si elle est achetée avec un discrédit inconvenant de
> qui l'ajuste. Il faut le soutenir avec un peu de risque et de fatigue et cela
> Faites savoir aux puissances étrangères qu'il y a des dispositions égales chez le roi de
> L'Espagne, pour manier l'épée plutôt que pour ceinturer ses atouts de la couronne de
> olive"

La paix qu'il propose est une paix engagée, une paix vigilante, une paix
soutenu par une stratégie basée sur la volonté de se défendre si quelqu'un ose attaquer
contre cette paix. C'est ce qu'on appelle aujourd'hui la « stratégie de dissuasion ».

Et ça continue :

> « Aucune puissance au monde n'a besoin de plus de forces maritimes que
> L'Espagne, puisqu'elle est une péninsule et doit préserver de vastes domaines de
> L'Amérique, qui lui appartient. Et tant que l'Espagne n'aura pas de marine
> les compétents ne seront pas considérés depuis la France et l'Angleterre, leurs émules
> "immédiat"
>
> «Je ne dirai pas que je peux VM. Dans quelques années avoir une Marine compétitive
> avec celui de l'Angleterre, car même s'il y avait des fonds pour le faire, il n'y aurait pas
> des gens pour s'en occuper; mais il est facile d'avoir VM le nombre de vaisseaux qui
> Il suffit que les Anglais soient privés de domination, unis à ceux de France.
> qu'ils ont acquis sur la mer"

Machine Translated by Google

Fidèle à sa devise selon laquelle sans la Marine la monarchie espagnole ne peut être respectée, préserver le contrôle de ses vastes États ni faire prospérer la péninsule centrale et le cœur de Tout, il s'est consacré avec diligence à sa construction.

Trois créations seront les piliers de la nouvelle Royal Navy :

L'ordonnance forestière, du 31 janvier 1748, dont l'objectif est de réserver pour la Marine tous les bois utiles, sans exception, tous les bois de haute montagne et les zones basses et boisées situées dans un rayon de 25 lieues du littoral maritime ; à Il faut y ajouter les forêts intérieures (Segura, Soria, Pyrénées, etc.) près d'un tiers de la péninsule sous juridiction navale. Cette loi fut abolie le 14 janvier 1812 par décret des Cortes de Cadix

Ordonnances de Sa Majesté pour les affaires militaires, politiques et économique de sa Marine Navale, à partir de 1748. Conservé dans son concept de base dans le l'actualité portant le titre d'« Ordonnances Royales de la Marine » approuvées par SM le Roi Don Juan Carlos en 1984. Comme il le souligne dans ses préliminaires "Ceux-ci constituent un code de doctrine navale qui reprend les essences de l'Institution, son esprit, ses concepts de base et leurs traditions. Son objectif privilégié est de servir de guide à ses membres et inspirer les règlements de la Marine"

Le Collège de Chirurgie de Cadix, à la fin de la même année. A l'avant-garde du nouveau institution, qui sera le premier centre de recherche et de médecine de l'époque, fera Pedro Virgili (Virgilio l'appelait Jorge Juan), médecin et chirurgien.

La création de ces trois éléments était essentielle pour faire face à la création d'une puissante force navale à laquelle Patiño avait posé ses bases organiques. Maintenant c'est nécessaire la construction d'arsenaux, comme l'a indiqué Sa Majesté, comme fondement de Marine. Pour lancer les nouvelles installations, il met en avant la renommée les scientifiques Jorge Juan et Antonio de Ulloa pour savoir à quoi ressemblent les arsenaux et comment ils se trouvent Ils construisent les navires et les matériaux qu'ils utilisent en EuropeVIII. Le premier se rend à Londres dans le but de découvrir l'anglais du bâtiment et d'embaucher du personnel spécialisé pour les nouveaux arsenaux. Après un an et demi (études) espionnant les méthodes du navire Culloden, l'Anglais le plus moderne revient avec 80 des personnes embauchées dans toutes les spécialités pour être réparties dans les arsenaux bâtiments péninsulaires, l'Académie des Aspirants et l'Arsenal de La Havane. Ulloa, Accompagné de trois aspirants, il parcourt quant à lui le continent en donnant conférences et participation à différents événements scientifiques, visiter les arsenaux

Machine Translated by Google

Français, Néerlandais, Suédois, Prussiens. En Hollande, ils engagent des spécialistes des bougies et travail. Les répercussions de ces voyages furent notables.

L'Arsenal de La Carraca est réorganisé, le premier construit en 1717 et ceux de Carthagène et Ferrol, la construction a déjà commencé. [IX] Il a donné tellement d'impulsions à tout le monde branches de la Marine que nombre de ses créations existent encore, sa mémoire étant rappelé et loué par toute la société

Sa politique a suscité une telle inquiétude en Grande-Bretagne que son ambassadeur Keene est intervenu pour ourdir un complot avec le soutien de Ricardo Wall, du duc de Huéscar et du comte de Valparaíso pour sa défenestration politique. Ainsi à son renvoi et à son exil à Grenade et plus tard au Puerto de Santa María, en 1754, qui sera construit au arrivée en Espagne de Charles III en 1760. Au cours de ses dernières années et sous le règne de Charles III a promu de nombreuses réalisations dans les aspects économiques, les travaux publics, le développement industriel et commercial.

Son plus grand éloge vient de la communication de l'ambassadeur anglais auprès de son gouvernement à l'occasion de son licenciement ; qui a commencé ainsi : plus aucun navire ne sera construit en Espagne.

Mais l'Angleterre n'y est pas parvenue puisque les travaux d'Ensenada, bien que paralysé "pour faire des économies" par le nouveau secrétaire de la Marine et des Indes, l'anglophile Arriaga, fut continuée par le roi Charles III (1716-1788), roi d'Espagne (1759-1780).

Julián de Arriaga . Lieutenant général de la Marine, secrétaire de la Marine (1754-1776)

Après la chute d'Ensenada en 1754, les secrétaires qu'il assume furent divisés en plusieurs. La Marine est confiée au chef d'escouade Julián de Arriaga. Président du Cádiz Contracting House pour deux ans. Son gouvernement dans la Marine durera 21 ans au cours desquels il tente de promouvoir Ensenada avec les arguments selon lesquels les ressources financières et humaines ne permettent pas d'entretenir une flotte d'une telle ampleur. Cependant, les lancements se sont poursuivis, même s'il a donné l'ordre de ne pas en lancer de nouveaux. quilles. En 1760, Charles III arrive en Espagne, le confirmant dans ses fonctions .

Pedro González de Castejón. Marqués de González Castejón, lieutenant général de la Marine. Tudela (Navarre), 1719- Madrid 1783. Secrétaire d'État et du Bureau universel de la Marine (1776-1783)

Machine Translated by Google

Premier fruit de la Société
Aspirants de marine qui atteignent ce grade.
Il avait participé aux combats de
Caporal Sicie, pour la défense de La Havane,
dans la prise d'Alger et avait
directeur du chantier naval Guarnizo.
Pendant ce temps, il réorganise le
les arsenaux achevant leurs ordonnances,
crée l'Ecole d'Ingénieurs de
Ferrol et les nouvelles entreprises
gardes maritimes de Ferrol et Carthagène,
Mais le plus important était le
organisation et préparation de la force de
guerre.XI

Antonio Valdés et Fernández Bazán, IV Capitaine Général de la Marine. Burgos,
1744- Madrid, 1816. Secrétaire de la Marine (1783-1795)

Héritier de l'œuvre de Patiño et
Ensenada, réalise un extraordinaire
travail d'organisation -publier le
Ordonnances de la Marine de 1793 et
promotion de la construction navale,
Il est particulièrement remarquable de
le soutien aux voyages scientifiques - celui de
Malaspina, parmi eux - et au développement
de l'hydrographie.

En 1785, le nouveau drapeau rouge et jaune, qui depuis
alors elle est consubstantielle à l'Espagne. En janvier 1789, Charles IV monte sur le trône.
poursuivie avec le même gouvernement, la construction navale se poursuivit en même temps
rythme. En raison de désaccords avec Godoy, il est démis de ses fonctions.

Machine Translated by Google

Déjà l'influence de la Révolution française et des guerres d'Empire qui suivit l'égide de Napoléon, ils prirent l'Espagne entre deux feux avec des problèmes de solution très difficile. Le manque de préparation de la Marine dû au favoritisme dans le la nomination des commandants et la ruine du Trésor seront à l'origine du désastreux combat de San Vicente (14 février 1797). Et enfin du combat de Trafalgar (21 octobre 1805), au cours de laquelle la Royal Navy disparaît complètement. L'effort de tant d'hommes a été laissé dans le néant, à cause de l'ineptie des rois et de l'incompétence des politiciens.

LA FORCE NAVALE

Classification

En Espagne, d'abondantes informations sont conservées, à partir de plans détaillés, études, manuscrits et estampes, gravures, peintures et magnifiques modèles de la différents types de navires qui composaient la Force navale, ainsi qu'une relation complet de 1700 à 1799, avec dates, lieux de construction, nom et numéro de canons, ce qui nous permet de connaître en profondeur toutes les vicissitudes de la construction naval.

Les navires étaient classés selon le nombre de canons, appelé "Palier"

CLASSIFICATION SELON LA TAILLE

classes	Nombre de canons	Classe de navires
1	+90	bateau
2	70 à 80	bateau
3	74	bateau
4	60 à 64	bateau
5	32 à 58	frégates
6	16 au 28	corvette
7	Moins de 16	Autres navires

Durant la période en question (1700 et 1799), qui constitue sans aucun doute la période la plus brillante de la construction navale espagnole, 598 unités de toutes classes, dont 229 étaient des navires.

Machine Translated by Google

NAVIRES CONSTRUITS

	NOMBRE DE CANONS					TOTAL
ANNÉES	50-59	60-70 74		80-98	112-120	
1700-1727	15	23	0	0	0	38
1728-1737	8	29	0			39
1738-1754	16	10	2	1	1	28
1755-1761	0	15	26	0		42
1762-1778	1	12	20	0 6	0 1 2	41
1779-1799		7 16 100 64		2	10	37
TOTAL	2 42			9	14	229

AUTRES CLASSES DE NAVIRES CONSTRUITS

FRÉGATES	196 GOÉLETTES	19
CORVETTES	dixJABÉQUES	47
BRIGANTINS	23 BOMBARDES	12
URCAS	26 MYSTIQUES	1
BATEAUX FORFAITS	110 TOTAL	369

Sur ces photos vous pouvez parfaitement observer l'évolution de la taille ;
Depuis le milieu du siècle il y avait une majorité de 74 canons, un type de très bon
caractéristiques et qui a également été utilisé par d'autres pays, notamment la France.

De tous ces navires, seuls 22 ont été achetés et 2 ont été offerts par l'assentista,
le reste a été construit dans les endroits suivants : La Havane, Ferrol, Guarnizo
(Santander), Carthagène ; La Carraca, San Feliú de Guixols, El Callao, Guayaquil
(Vice-royauté du Pérou) San Blas (Vice-royauté de Nouvelle-Espagne)

Le navire

Depuis le Moyen Âge, il existe toujours un type de navire de guerre conçu
pour servir de colonne vertébrale aux flottes. La caraque, la galère, la galéasse, la
Le galion, le navire, le destroyer et aujourd'hui la frégate ont existé à toutes les époques de l'histoire.

Le navire de ligne a été le protagoniste de la fin du XVIe siècle jusqu'à nos jours
milieu du XIXe siècle . Les derniers navires espagnols du siècle dernier furent les
Isabelle II et Francisco de Asís, reliques d'un passé historique jetées
au-delà du milieu du siècle (respectivement 1852 et 1853).

Les premières expériences maritimes du navire ont commencé avec le galion espagnol,
réduisant la hauteur du travail mort, notamment dans le gaillard d'avant et

Machine Translated by Google

en le dotant d'un couvercle continu à l'avant et à l'arrière, sur lequel les batteries étaient montées.
canons avec des ports sur les côtés. Ainsi naquit le navire anglais Revenge, prototype du
Ark Royal et Withe Bear qui combattirent la Grande Armada envoyée par Philippe II contre
Angleterre en 1588. Dès lors et dans le but d'augmenter son armement,
Ils ajoutèrent des ponts (ou ponts, un gallicisme utilisé en Espagne), jusqu'à atteindre quatre
ponts du Santísima Trinidad espagnol (1796), le plus grand navire de tous les temps.

Au XVIIe siècle, le navire le plus remarquable était le Sovereing anglais du
Seas, construit en 1636-37 qui marqua le point de départ du développement du
grands voiliers du siècle suivant. Déplacé 1520 tonnes, longueur de quille
38,8 mètres, 14,2 m de large et 5,8 m de tirant d'eau à l'arrière et un équipage de 800 hommes.
Son artillerie était composée de 104 canons en bronze (couvrines et sacres), répartis en
de la manière suivante : 28 sur le pont inférieur principal, 30 sur la deuxième batterie, 28 sur le
troisième et XVIIIe dans les châteaux et la forteresse. Son mât était haut, épais et pourvu de
gréement. Le mât de misaine reposait sur le même pied de l'étrave, l'artimon retombant vers
arrière avec voile latine et beaupré court et avec un mât vertical à son extrémité
pour lancer un deuxième chargeur. Décoré d'après les croquis de Van Dyck, c'était le plus
luxueux de son époque. Sous le Commonwealth britannique d'Oliver Cromwell, le navire était
appelé Souverain et après la restauration de Charles II en 1660, il fut reconstruit à nouveau
et appelé Royal Sovereign. Malgré sa taille énorme, le navire était lent et peu utile.
utile au combat, au point de ne pas pouvoir accompagner d'autres navires. Il
Le Sovereign of the Seas était le navire le plus puissant de son époque et le premier à posséder trois
couvertures. Il prit part à de nombreuses batailles et ne fut jamais vaincu, mais le feu d'un
Une bougie l'a brûlé et détruit en 1696.

Le navire de ligne

Tout au long du XVIIIe siècle , le navire de ligne, navire capable de combattre en
la formation de ligne de ligne tactique, dans laquelle les navires avaient le secteur maximum de
tir libre; Ce système de combat a été maintenu jusqu'aux grandes avancées technologiques
qui ont été produits vers 1850 - ont atteint une perfection difficile à dépasser. Le classique
Il se composait d'une coque robuste avec deux ou trois ponts ou batteries, un grand gréement
trois mâts croisés et un beaupré ; Ses dimensions et le nombre de canons augmentèrent
tout au long du siècle jusqu'à atteindre la Santísima Trinidad espagnole, mentionnée ci-dessus.

Machine Translated by Google

RÉSUMÉ COMPARATIF DES DIMENSIONS SELON LE NOMBRE DE BARILS

Nombre d'armes	Longueur 1er pont	Manche ajourée moitié	Hauteur du poteau de flottation au biscuit	Tonnage cambrer	Déplacement
120-130	59,4	16.12	7,78	63	2163	4902
112	59,4	16.12	7.22	62	2112	4770
94	54,8	15.6	7.37	59	1600	2800
74	53	14.5	6.8	57	1500	2750
58	41,7	11h95	5.37	45	990	1730

Comme indiqué ci-dessus, depuis le milieu du siècle, le le navire à deux ponts et 74 canons dans lequel les expériences et incorporé les nouvelles techniques de construction, car elles sont passées d'une construction presque totalement empirique à scientifique basée sur des études mathématiques, confirmée par modèles réduits et expérience.

Le navire de 74 canons

Machine Translated by Google

Le casque

Il était composé d'une quille centrale résistante en bois de chêne ou de teck et sur ses montures étaient croisées ; Les deux branches de charpente étaient réunies par des poutres pour supportent les différents tabliers, la hauteur des inter-ponts (entre la face supérieure du tablier et partie inférieure de la poutre) était de 1,78 mètres. Une doublure de bois, qui atteignait jusqu'à 9 cm. épais dans la partie centrale. Depuis 1783 étant Secrétaire de la Marine D. Antonio Valdés, un cuivre a été placé sur cette doublure avec clous en bronze. Le bois utilisé était du chêne ou du pin du nord qui avait une bonne résistance et poids réduit. Le bois doit avoir été parfaitement séché. restant parmi le sable humide et chaud ou dans les fosses qui se trouvaient dans les arsenaux avec de l'eau salée pendant un an. Ensuite, il a été lavé à l'eau douce et séché. Dans Dans les chantiers navals du Nord, il était courant de l'avoir dans les estuaires où coulaient les rivières, où l'eau douce et salée alternaient en raison des effets des marées.

Le rapport longueur/manche a été le point le plus débattu concernant la forme de la coque. tout au long du siècle. D'une part, il était intéressant que la longueur soit longue pour rouler plus canons, et obtenir plus de vitesse, même si elle était limitée par la taille du bois. La poutre avait une taille minimale, limitée par le besoin d'espace pour le chargement et recul des canons. Plus il y a de manchon, plus il y a de stabilité. Cet équilibre variait selon les différents types de construction L'optimal était d'environ 3,74

Machine Translated by Google

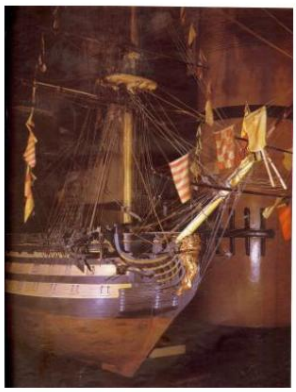
Proue, poupe et combes

Au-dessus de la coque solide se trouvait la superstructure, à l'extrémité avant le "château", terminé dans sa partie avant par un fronton plat. A la proue et par Devant l'étrave se trouvait le coupe-eau formé par une ou plusieurs planches fixées à la coque. résistant dans lequel il y avait des trous de « beques » qui servaient de toilettes pour le équipage. En guise de figure de proue, ils portaient un lion rampant qu'il tenait parfois dans ses bras. entre ses griffes et sur sa poitrine le bouclier couronne.

L'espace allant du grand mât à la poupe était la « dunette ». Au-dessus, il y en avait un autre étage appelé "toldilla", sur le pont duquel se trouvaient les cabines des pilotes. Le La poupe, du type dit rond, se composait de balcons voyants de dimensions pas excessives. ornementation. A la hauteur du deuxième pont il y avait quelques balcons et sur les ailerons une sorte de guérite "jardin" qui servait de toilettes aux personnes à l'arrière et au dessus d'elle un petit réservoir d'eau pour le lavage.

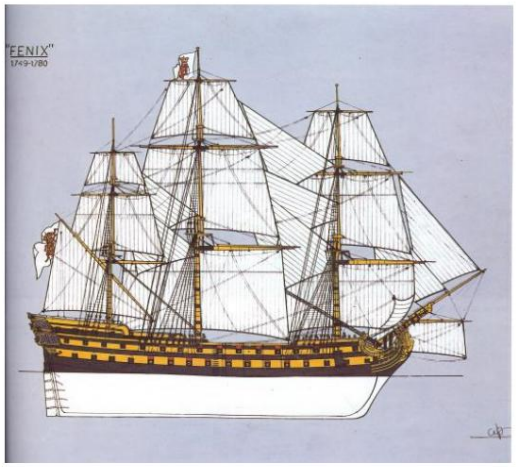
Entre le château et la forteresse s'étendaient les "combes" dont les côtés étaient deux plates-formes étroites (mains courantes) qui reliaient le château au château. L'écart qui L'espace entre les garde-corps servait à ranger les bateaux ou pouvait être recouvert de des grilles pour protéger la chute des éléments du gréement et permettre la ventilation de la batterie haute et à travers d'autres grilles dans les écoutilles, aérer le d'autres piles. Sur les côtés et sur le plat-bord (les planches qui forment la partie supérieure du plat-bord) avait deux garde-corps constitués de planches ou de filets soutenus par des chandeliers en fer (batayolas) dans lequel pendant la journée les coys (hamac de couchage) du l'équipage et pour se protéger contre les éclats au combat.

Détails de la proue, de la poupe et de la proue du navire à trois ponts Santa Ana (112)XII



Machine Translated by Google

Le gréement



Trois mâts verticaux et le beaupré inclinable horizontalement de 30 à 35º.

Les bâtons mâles étaient constitués de plusieurs pièces assemblées et renforcées. Dans le

Au sommet des mâts verticaux étaient montées les cimes, des plates-formes rectangulaires avec les

coin d'arc arrondi.

Les grand-voiles étaient rectangulaires et les huniers et huniers

haubans trapézoïdaux, flèches et triangulaires. Les mangeoires rectangulaires. entre les

la misaine et le bout-dehors les focs étaient largués et en dessous du bout-dehors la mangeoire et

entre les autres mâts les étai. Le crabe quadrangulaire suspendu au bec. Les bougies

Ils n'avaient pas de sac mais étaient à plat parce que Jorge Juan a montré à quel point c'était mauvais pour

ceindre. Pour réduire la surface de voilure, des ris ont été pris. Comme une bougie de fortune

il y avait des ailes (dans les huniers) et des ailes (plus grandes) dans le gréement croisé et le

pédé dans le crabe.

Jusqu'en 1737 la voile latine resta sur l'artimon, puis elle fut transformée en voile

mystique (triangulaire avec une bande en dessous) et finalement en 1750 il fut changé en crabe

quadrangulaire

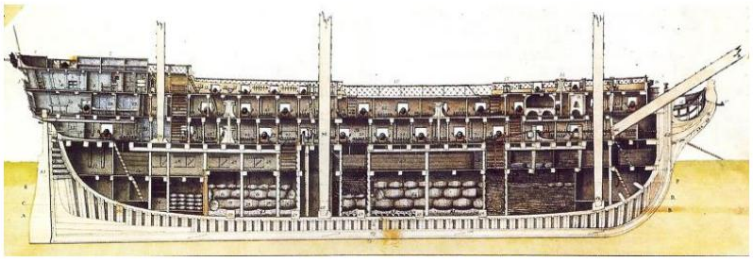
(Les noms des voiles d'avant en arrière : beaupré, foc, contre-flèche et

mangeoire Voile d'avant : mât de misaine, voile d'avant et topgalant d'étrave. Grand voile : grand voile, hunier et

oignon. Artimon : artimon, artimon et topgallant de l'artimon ou périgallo)

Machine Translated by Google

Compartiment intérieur



Au-dessous du premier pont ou pont principal, il y en avait un autre sous la ligne de flottation, appelée « sollado ». En dessous, tout l'espace était la cave, qui Ils abritaient les entrepôts et les locaux : entrepôt de maître d'équipage, cale à ballast (pierres et morceaux de fer inutilisés, canons, balles, etc.) ; au-dessus des barils d'eau quelques couvertures sous le sollado, que le "over sollado" n'existait que dans une partie, ici les câbles d'ancrage et autres étaient logés ; Ci-dessous se trouvent les boîtes de pompe de cale et ceux des balles. En continuant vers l'arrière, il y avait une cloison qui coupait la cale "le Cloison en bois "Santa Barbara" avec cloison en brique ou double remplie de sable pour servir de coupe-feu, à la suite des barils de poudre, le local de stockage du connétable pour cartouches de poudre à canon doublées de plomb (pour l'éclairer, la cloison avant avait transparent avec une lanterne derrière). Dans la semelle des deux côtés et sur les côtés de la proue à la poupe la « allée de combat » séparée par une cloison basse pour la circulation librement pour couvrir les balles. Au centre, magasins de bougies, menuisier, infirmerie. entrepôts de balles, pain, légumineuses, fromage, charcuterie. Au-dessus de ce pont se trouvaient les premier, deuxième et troisième le cas échéant ou cavaliers pour les batteries complètement clair. Entre les canyons les hébergements. Sur la dunette à l'avant de l'artimon, le volant et à l'arrière de la cabine et de la chambre du commandant et, enfin, du galerie. Sur la poupe, à côté du couronnement, deux cabines pour les pilotes et l'équipage. porte-drapeaux.

Bateaux

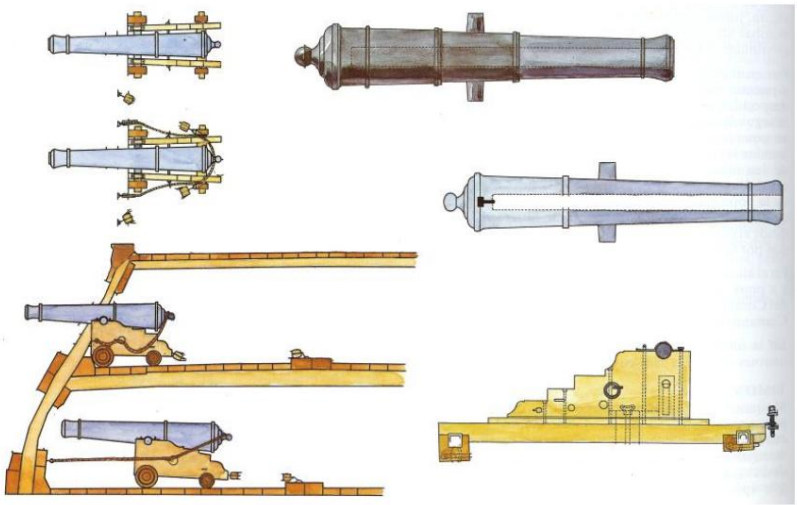
Ils en avaient 3, le bateau, le bateau et le serení (plus grand que le chichorro et plus petit que le bot) et parfois une felouque. En temps de paix, ils étaient rangés dans la couchette entre le balustrade.

Ancres

Machine Translated by Google

Ils emportaient généralement trois ancres : des ancres à came ou pendura pour un usage normal et également un quatrième arrimé à tribord et enfin un cinquième appelé la charité placée sur le magasin. Ils étaient en fer forgé avec deux clous et une pince perpendiculaires. Pour Pour les ancrer, on utilisait une corde de chanvre de 120 brasses de long, appelée câbles. Ils s'arrimèrent à bord dans les gros bittes en bois situés sur le premier pont. Des treuils étaient utilisés pour lever les ancres.

Artillerie



Le canon était monté sur un affût en bois à quatre roues et ferme à elle et étaient alignés parallèlement les uns aux autres des deux côtés. Les portes en numéros de 11 à 16 par batterie et de 6 à 7 sur la dunette. De plus, sur le fronton du château se trouvaient 2 carronades (canon court proportionné au calibre) pointant fixe vers l'avant : A l'arrière par sous le tableau arrière de 2 à 4 canons appelés à cet effet "gardes de gouvernail". Le les canons étaient en fer ou en bronze.

Les balles pesaient 36 (16,2 kg), 24 (19,8), 18 (8,1) et 12 (5,4) livres. Le Les plus courants étaient en fer et étaient appelés « bala rasa ». Il y avait aussi les pied de biche en forme de deux pyramides tronquées réunies par leur partie la plus fine dont le but était de démâter l'ennemi ; la balle d'obus : deux demi-balles réunies par leviers ou chaînes articulés les quatre cônes en forme d'étoile reliés par des chaînes formant un cylindre. Sa portée dépendait de la charge de poudre, du type de balle, de la longueur de la canne. Portées maximales avec une balle de niveau et une élévation de 15º :

Portée des balles	
36	3326

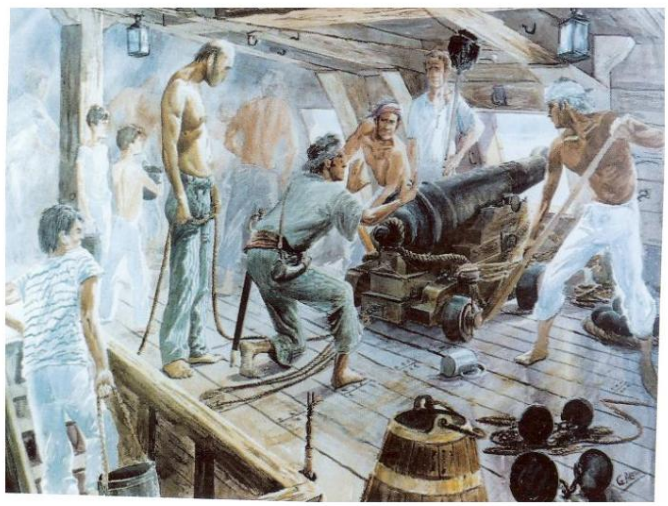
Machine Translated by Google

24	3 113
18	3 028
12	3.o71

L'équipage était composé d'un capitaine de montage et d'un équipage suffisant pour remplir les fonctions requises mais pour maintenir la cadence de tir, il a été incorporé les équipages de l'autre bande : L'efficacité de l'artillerie dépendait de la cadence. un bon rythme pour un 36 livres avec un double équipage bien entraîné pourrait être dans le deux minutes. Si les deux bandes devaient être servies simultanément, la cadence de tir était était considérablement réduit et le navire était dans un désavantage tactique évident.

Il ne faut pas beaucoup d'imagination pour imaginer ce que devrait être la dotation. pour les combats.

Un autre canon qu'il monta était la "caronade", une arme relativement légère, puisqu'elle ne utilisé 1/12 du poids du projectile en poudre et avec un canon court, puisqu'il n'est pas utilisé rien de plus qu'en combat rapproché. Il a tiré des éclats d'obus ou des balles creuses. Leur Les calibres normaux étaient de 32 et plus



Ornementation

Ce n'était jamais excessif. A la proue une figure (lion) et à la poupe en temps de. Gaztañeta (1721) un balcon. Plus tard, deux balcons furent superposés au tableau arrière, en correspondance avec le deuxième pont et la dunette, étant attrayant mais pas excessif, sauf sur certains navires comme le Real Carlos (1787). L'ensemble Il était contenu dans un arc en forme de fer à cheval et les deux côtés avaient les guérites « jardin ». Les côtés étaient peints avec des rayures jaunes et noires

Machine Translated by Google

alternant et depuis 1781 les flancs et le gréement de couleur jaune rougeâtre ou
moulin à huile

Les dotations.

Pour les navires de 112 canons, 848 hommes ; dont 23 étaient
officiers; de stature inférieure, 802 hommes avec le même nombre d'officiers. Néanmoins
Pendant la guerre, ce nombre a augmenté.

CONSTRUCTION NAVALE

L'évolution de la construction navale a connu de nombreux hauts et bas,
parfois en raison de changements dans les critères techniques, mais d'autres fois en raison de changements politiques,
suivant quatre étapes jusqu'à arriver à la construction de magnifiques navires.

Première étape : système constructif à l'espagnole

Du début du siècle jusqu'en 1749

Durant cette période les destinées de la Marine sont gouvernées par les secrétaires
du bureau de Marina Bernardo Tinajero de la Escalera (1714-1717) ; José Patino
Rosales (1726-1736) et José Campillo Cossío (1741-1743) principalement.

Les principaux architectes sont le marin espagnol Antonio de Gaztañeta et le
constructeurs d'origine française Ciprian Austrán et Juan Pedro Boyer. En 1920, Antonio
de Gaztañeta a édité son livre Proportions de mesures essentielles pour l'usine manufacturière.
navires de guerre et frégates pouvant monter de quatre-vingts canons à dix, dont
les proportions sont résolues Les SM sont respectées en règle générale dans tous les chantiers navals
d'Espagne, un travail de grande importance pour unifier les projets et les plans des navires de
la Royal Navy, qui devait respecter les conditions suivantes pour lesquelles
a classé la qualité d'un navire :

- Qu'il barre bien et répond rapidement à la barre
- Laissez vos voiles résister à toutes sortes de temps
- Que leurs balancements et leurs hochements de tête ne soient ni violents ni amples, même lors des tempêtes et naviguer vers la satisfaction
- Qu'il reste au vent sans souffler
- Que sa batterie faible puisse être utilisée à tout moment et en toutes circonstances

Cependant, Gaztañeta, responsable de la construction navale jusqu'à son
mort en 1728, il ne parvint pas à remplir les conditions susmentionnées. À leurs constructions

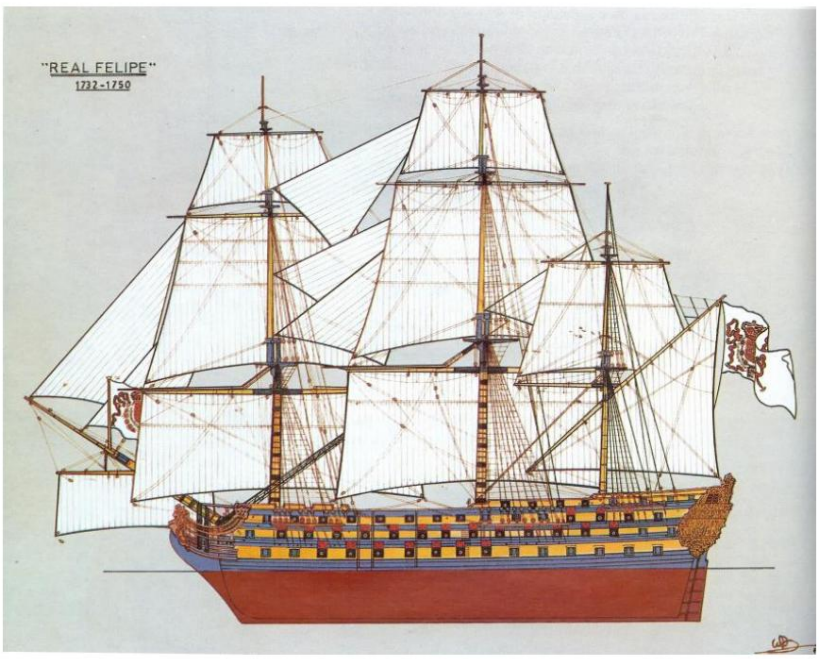
Machine Translated by Google

On leur reprochait un rapport longueur/largeur exagéré, ce qui provoquait leur rupture,
temps que le manque de solidité de ses connexions produisait des soins et des réparations continus qui
ce qui a entraîné leur manque de temps utile. Les navires adhéraient plus ou moins
rigueur aux critères et aux conseils de Gaztañeda, c'est pourquoi les navires qui ont quitté Guarnizo
Ce n'étaient pas les mêmes que ceux de La Havane ou de Cadix. Entre 1726 et 1736, 36 exemplaires furent construits
navires. Parmi eux, le Real Felipe se distinguait par sa taille et sa qualité de construction .
114 canons et trois ponts, étant le premier grand pont construit en
Espagne.

Navire Royal Felipe

Construit à Guarnizo avec des plans aujourd'hui disparus, dessinés par Ciprian
Autran et Juan Pedro Boyer. Un dessin de son profil est conservé au Musée naval.
ce qui nous permet de savoir à quoi cela ressemblait approximativement. XIII

Le navire était un navire de bonne installation et de conception étudiée. Lors de la bataille de Toulon en
1744, le XIV résista à deux reprises à l'attaque de quatre navires anglais.
obligé de prendre sa retraite en raison de pannes. A la fin du combat, il fut démâté et malmené mais pas
il y en avait qui s'approchaient de lui ; Il a été remorqué jusqu'à Carthagène par une frégate, lui donnant
Ils descendent en 1750.



Machine Translated by Google

Deuxième étape : Système qui s'appelait anglais ou aurait dû s'appeler hispanique.

Anglais

Cela se déroule entre les années 1750-1765

Durant cette période, les destinées de la Marine furent gouvernées par Zenón de Somodevilla, marquis de La Ensenada (1743-1754) et Julián Arriaga (1754-1776).

Les principaux architectes furent le marin espagnol Jorge Juan y Santacilia et le Les constructeurs anglais engagés par lui à Londres, Ricardo Rooth (destiné à Ferrol), Eduardo Bryant (Carthagène), Mateo Mullan (Cadix), David Howell (Guarnizo) et Almond Hill (Académie des Gardes Marines de Cadix) accompagnés du assistants et assistants correspondants qui totalisaient environ 80 et leurs respectifs familles, en plus des spécialistes néerlandais du gréement et des voiles qui avaient a embauché Ulloa, qui, avec son expérience, a développé les idées prônées par Jorge Juan.

A la fin de la mission scientifique réalisée par Jorge Juan et Antonio d'Ulloa de la mesure du degré du méridien, pour en déduire la véritable figure du terre, le marquis d'Ensenada qui voulait relancer la construction navale au Arsenaux de Ferrol, La Carraca, Cartagena et La Havane, « copiant le meilleur de Europe et en excluant les mauvais d'entre eux" envoie Jorge Juan en Angleterre pour étudier méthodes de construction pendant neuf mois, et à l'insu des autorités Anglais pour embaucher plusieurs bons constructeurs et leurs assistants et Antonio de Ulloa envoyés voyager à travers les pays d'Europe, reconnaître les principaux arsenaux et installations navales , ainsi que l'embauche de personnel qui complète l'anglais.

Le système dit « à l'anglaise » permettait d'obtenir des bateaux plus ronds et plus stables que ceux du système « à l'espagnole » de Gaztañeta et de ses modifications introduites par Autran, mais ils conservaient l'inconvénient d'être moins solides, avec une consommation plus gros en bois et plus petit en fer, ce qui nécessitait un calfeutrage et un calfeutrage fréquents. réparations.

Jorge Juan recommande de construire un navire aux formes plus petites, avec une plus grande force du travail vivant, allégeant le travail mort, augmentant le faisceau et diminuant le lancement d'arc. Son principal mérite consistait à combiner les principes physiques mathématiciens expérimentés, aux formes de coque, à la taille, à l'emplacement des mâts et disposition de l'artillerie. Ses objectifs ont été atteints en partie, car même si des progrès ont été réalisés en ce qui concerne la solidité et la durée de vie des navires

Machine Translated by Google

beaucoup - le Warrior était en service pendant près de 100 ans -, ils présentaient des défauts tels que le fait de ne pas être excessivement navigable et surtout peu proche du vent.

Mais le plus caractéristique du système Jorge Juan, le plus célèbre de tous ceux du L'époque était celle de la Sainte Trinité.

Navío Santísima Trinidad avant d'être élevé

Construit par Mateo Mullan dans l'Arsenal de La Havane en 1769. Initialement projeté comme un navire à trois ponts, doté de 118 canons, il a déplacé 2 650 personnes. tonne; aux dimensions suivantes : 59,9 m de longueur ; Quille de 50,7 m ; Manche 16,5 et 8 brouillon. Equipage 1 300 hommes, le plus grand navire du monde à l'époque : « Le Escorial des mers", l'appelait Pérez Galdós. Son énorme gréement en faisait le terreur des gavieros. Il n'existe pas de plans complets de ce navire, bien qu'il existe des précédents. et des données qui nous permettent d'en donner une idée approximative. En arrivant à Ferrol en 1700, pour être armé et effectuer des tests, il présentait des défauts si graves qu'il fallut prendre des mesures pour les atténuer. Son plus gros défaut était d'avoir le centre du talon si haut qu'il ne Avec de bons moments, sa batterie faible pourrait être utilisée. Soumis à de nombreuses modifications pour l'améliorer en 1795 à Cadix, la poutre fut augmentée en fonction recouvrir la coque d'origine de bois pour améliorer la stabilité et lui donner un quatrième batterie. Il devint ainsi le seul navire au monde doté de quatre ponts et de 136 canons et avec les dimensions suivantes : 61,29 mètres de longueur ; 51,5 dans la quille, Faisceau de 16,22 et tirant d'eau de 7,96. Déplacement 2 935 tonnes. C'était le plus grand navire du monde et dans les combats de San Vicente et Trafalgar il a suscité l'admiration des Anglais pour sa taille excessive et sa résistance au feu. Tout n'était pas des défauts ce navire

Les peintres de marine ont pris ce navire comme protagoniste de leur peintures Antonio de Brugada (1804-1863) dans son œuvre Combate de San Vicente. Le navire

Machine Translated by Google

Pelayo vient en aide au navire Santísima Trinidad (14 février 1797) (O/L 286
x 488 cm) exposé au Musée Naval de Madrid [XV].

Troisième étape : système que l'on appelle le système français

Cela se déroule entre les années 1765 à 1782

Durant cette période les destinées de la Marine sont gouvernées par Julián de
Arriaga et Pedro González de Castejon (1776-1783)

Son architecte fut le bâtisseur français Francisco Gautier qui en 1770 sera le
inspiration du Corps des Ingénieurs des Marines

A la chute d'Ensenada, soit en raison de dissensions entre son successeur
Arriaga et Jorge Juan ou pour éliminer les défauts observés, principalement les petits
élévation au-dessus de l'eau à partir d'une batterie faible, d'une faible vitesse ou en appliquant l'expérience
français après la guerre de Sept Ans (1756-1763) ou par l'admiration qu'en
ces temps étaient reconnus à la construction française, ils ont exhorté le ministre Arriaga à
amener le général Francisco Gautier en Espagne.

Par rapport au système précédent, cette vitesse a été améliorée et en
par conséquent la longueur, avec l'aphorisme du "donne-moi la quille et je te donne des milles" et diminue
de la poutre, ce qui a dégradé la stabilité et donc la résistance de la voile.
la mer, sans réel avantage, car avec du vent frais, la batterie sous le vent devenait inutile lorsque
crue, qui a été vérifiée par plusieurs tests simultanés effectués avec les navires
San Juan (système français) et San Genaro (système espagnol) en 1766 dans lesquels malgré
avoir les Espagnols avec moins de surface de voilure et plus de tonnes donnait une vitesse égale, étant
améliorer les conditions de navigation des Espagnols. Les modifications introduites par

Machine Translated by Google

Gautier a été largement critiqué par Jorge Juan pour ce que le Français a modifié
ses navires un peu, mais pas assez pour que Jorge Juan envoie une lettre au roi
Carlos III dans lequel il a réitéré son désaccord avec ledit système. La même année du
décès de Jorge Juan, de nouveaux tests sont effectués avec la première série construite à Ferrol
(San Pedro, San Pablo et San Gabriel de 74 canons). Dans le rapport d'essai
déclare que le navire est « en bon état de navigation, de navigation et de conduite et qu'il est en bon état »
Dans certaines circonstances, il faisait 10 nœuds sur une longueur, mais le centre du talon était très haut et en
"Par conséquent, il n'était pas possible d'utiliser la batterie faible."

À la suite de ce rapport et d'autres, les plans du nouveau navire furent modifiés.
San Eugenio de 80 canons également construit à Ferrol

Navire San Eugenio

Quatrième étape : système espagnol José Romero Landa. Basé sur les postulats de Jorge
Juan et Gautier améliorés

Durant cette période, les destinées de la Marine furent gouvernées par Antonio
Valdés (1783-1795).

Les principaux architectes étaient l'ingénieur général de la marine José Romero.
Landa perfectionné par l'ingénieur maritime général Julián Martín de
Retamosa. Le premier avait commandé des ingénieurs dans le
Départements Maritimes de Ferrol et Cartagena, où il avait étudié les rapports de
les commandants des navires et leur comportement pendant la guerre contre l'Angleterre
cela venait de se terminer. Ainsi reposait son système constructif, intégrant à la fois

Machine Translated by Google

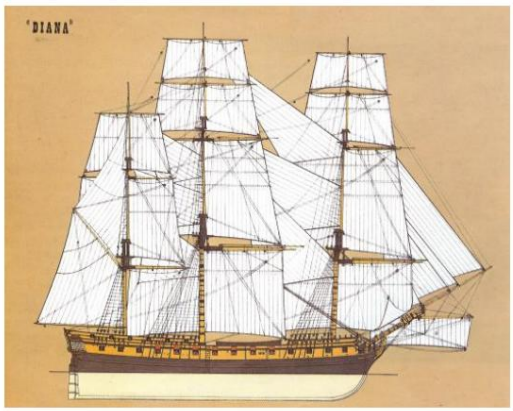
systèmes, à obtenir les meilleures performances, principalement à tirer le meilleur parti
performances du système de voilure, tout en améliorant les conditions de
casques

Le premier navire projeté était le San Ildefonso (74) à deux ponts, lancé en
Carthagène en 1785. Cette même année, il rejoint un groupe expérimental avec le
San Juan de Nepomucemo (système français) et deux frégates Santa Brigida et Santa
Casilda sous le commandement du prestigieux chef d'escouade Mazarredo. Dans le rapport de
Mazarredo se raconte « que sa vitesse dépassait d'un mille celle de San Juan, parti à
au vent comme les frégates, qui gouvernaient et tournaient comme un bateau, qui avaient un
batterie spacieuse et comme elle était plus courte et plus large que le San Juan, elle était plus
stable dans toutes les situations" et, finalement, il a conclu qu'il s'agissait du "avec la plus grande voile de
L'Espagne et tout le monde le sait. Le rapport était peut-être trop élogieux, non
Cependant, une fois les défauts observés corrigés, une série de sept
appelé Ildefonsinos.

Le système précédent a même été amélioré par Retamosa et constitue l'aboutissement
d'architecture navale en bois du XVIIIe siècle . Il y avait trois unités El Montañes
(1794) 74 canons ; le Neptune (1795) et l' Argonauta (1795), tous deux équipés de 80 canons
construit à Ferrol

AUTRES NAVIRES DE GUERRE

La frégate :



Machine Translated by Google

Similaire au navire mais plus petit, plus plat et plus fin avec une seule batterie de 32 à 58 canyons, avec un château et une forteresse et à la taille quelques couloirs avec des grilles par au-dessus des canons. Ils étaient utilisés dans des missions de guerre à des fins de surveillance et de course. Non Ils ne se distinguaient des navires que par le nombre de canons.

À l'époque de Jorge Juan, 24 frégates de 22 à 34 canons furent construites, plus plus faibles que les Anglais qui en portaient déjà 40 ; ce qui indique que l'application de ces Les unités n'étaient pas entièrement répandues au sein de la Royal Navy. Pendant le secrétaire de Don Antonio Valdés, 13 frégates furent construites, une avec 40 canons (Ceres), une autre avec 48 (Pomona) 9 sur 34 et reste en plus petit nombre

Frégate Guadalupe (1786-1799)

Déplacement : 608 tonnes ; longueur 45,6 mètres, largeur 12 m, tirant d'eau 5 m, artillerie : 34 canons : 26 de 12 et 8 de 6 et également 6 caronades de 32. Equipage 327 hommes

Lancé à La Havane en 1786 sous le nom de Notre-Dame de Guadalupe. En 1797, il rejoint l'escadre de D. José de Córdoba, sous le commandement du capitaine de frégate Don José de la Encina. Le 14 mars 1799, elle fut chargée de traverser la côte - naviguer parallèlement à celui-ci - pour protéger le trafic. Elle a été établie à proximité de les Columbretes. A l'aube du 15, après avoir fait la découverte, il aperçut entre la côte et les îlots plusieurs voiles suspectes qu'il a essayé de reconnaître et qui, en fait, se sont avérées être ennemis : le navire Centaure (70), la corvette Cormorant (20) et un brick. J'ai aperçu le frégate par les Anglais, ils s'embarquèrent pour la chasse. La Guadalupe qui avant les forces tellement supérieur qu'il prit le tour des Columbretes, avec tout le gréement et le vent léger du SW et mer forte venant de l'E. À la tombée de la nuit, les ennemis avaient beaucoup gagné sur le frégate et continua la chasse ; mais le temps s'est dégradé avec de fortes averses venant du SE, faveur dont les poursuivants ont perdu de vue. Le commandant a changé se dirigeant vers le cap San Antonio, dans l'espoir de les désorienter. À 9 heures La nuit, il entendit un coup de canon et découvrit qu'ils suivaient de près la poursuite. bien que la frégate bougeait maintenant beaucoup, puisque le gréement n'avait pas été réduit.

A quatre heures du matin, en supposant, le commandant, hors de danger Après avoir été atteint, avec toute la vitesse qu'il portait, il s'est enfoncé dans la côte, devant le départ des Rotes, jusqu'à la pointe du Sardo, car les averses ne lui avaient pas permis de voir la population de Dénia.

Machine Translated by Google

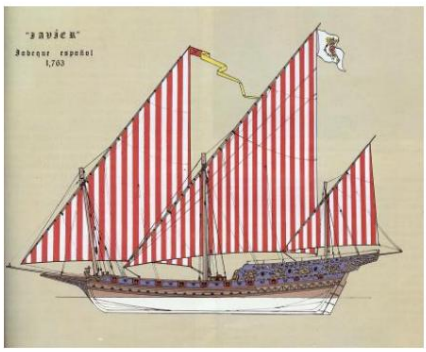
La frégate s'est échouée tout près de la plage, la mer brisant dessus,
avec une telle force que l'œil le moins marin pourrait comprendre l'impossibilité de
mettez-la en sécurité. Compte tenu de la situation, le commandant a ordonné de couper les bâtons, de mettre
dans l'eau tous les bateaux et en faisant des jangadas (radeaux), tout cela sans résultat car
Ils se sont écrasés contre le côté. À l'aube, la population massive de Denia
Elle s'est rendue sur les lieux de l'accident, attirée par les tirs de canon. Ils ont sauté à l'eau
plusieurs bateaux qui n'ont pas pu atteindre le navire en raison des effets du contre-courant. On a essayé
envoyer du bord envoyer une bouée de sauvetage, des bouées et des tuyaux vides sont entrés dans l'eau
portant des sondes ou des cordes attachées à la bûche, nageant depuis le
plage pour les attraper, sans succès. Deux marins de l'équipage se sont portés volontaires
nagent une corde pour atterrir, mais ils ont péri.

À un moment donné, le Guadalupe s'est divisé le long de sa structure principale, laissant
La poupe a été submergée et une grande partie de ses habitants ont été emportés par la mer. Le reste
réunis au château. A une heure de l'après-midi, il s'est brisé en trois morceaux qui ont été jetés
plus proche de la plage. A cette époque, certains tentèrent de gagner des terres aidés par
ceux de Denia, qui, avec un effort infatigable, ont attaché des cordes et sont entrés dans l'eau. UN
marin qui resta dans la plus grande partie du château, (qui était le côté tribord,
Il a eu la chance d'atteindre la plage indemne ; d'où avant de recevoir de l'aide
Il attacha une corde autour de sa taille et se rejeta dans les vagues, nageant vers la mer.
navire auquel la corde était solidement attachée : grâce à cette ligne de vie, ils ont pu sauver
tous ceux qui étaient dans cette partie de la frégate. Ce héros mérite bien d'être
mentionné, son nom était Andrés Martina, un nom dont la Marine doit se souvenir car
exemple d'altruisme et d'altruisme. Il mérite également l'attention pour son zèle
humanitaire le délégué maritime adjoint à Denia M. Thomas Vives et tous les habitants
de la ville. Près de la moitié de l'équipage (147) des 327 hommes qui
ils ont composé

Rafael Monleón (1843-1900), peintre de marine valencien, s'est inspiré de cette
histoire de peindre une série de tableaux sur le thème des naufrages, qui a commencé avec
Tempête et naufrage au Cap San Antonio (h/l 48 x72cm) qui a reçu une Mention
Honoraire à l'Exposition Nationale des Beaux-Arts de 1867. Au Musée du Prado
vous pourrez contempler une épave sur les côtes des Asturies (O/L 1190 X 200 cm) qui évoque
avec une grande maîtrise ces faits.

Machine Translated by Google

Le xébec



Une innovation dans les types de navires apparue dans la première moitié du siècle XVIII, le chébec était le navire propre à la Méditerranée, conçu par des pirates Barbarie, descendant de la galère et qui naviguait à la rame et à la voile, bien que ce soit celui-ci enfin sa propulsion principale. Il avait un gréement latin à trois mâts. Il y en avait deux poteaux avec gréement polacra, le premier poteau croisé et étaient appelés xébecs ronds, ou le principal étant gréé en croix et ils s'appelaient xebekes bergatina. C'était le lieutenant Le général Barceló est celui qui a donné le plus grand succès à ce navire, avec lequel il a mis fin à la course

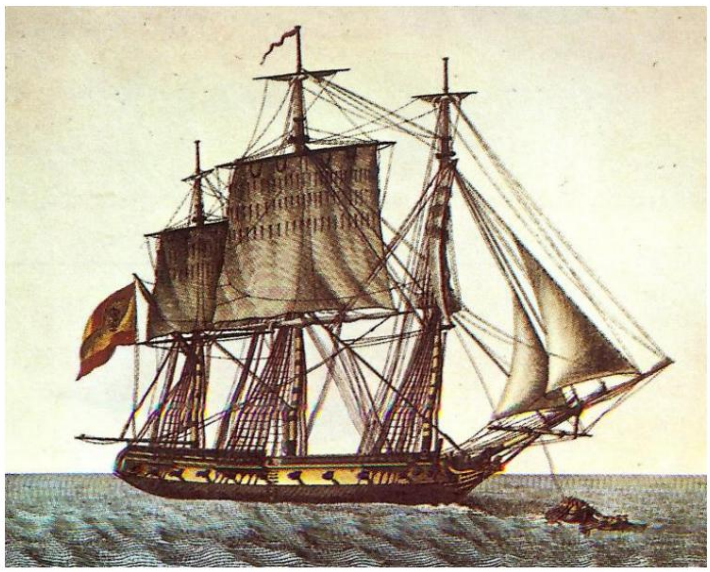
Machine Translated by Google

Berbère qui a dévasté les côtes méditerranéennes pendant des siècles. C'étaient
évoluant au cours de ses 60 années de vie. Le dernier fut démoli en 1810 en Amérique.

Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912). Un peintre du Musée Naval collectionne un
scène des nombreux combats qu'Antonio Barceló a menés dans sa vie
marinara aux commandes de ces navires avec le titre : Antonio Barceló avec son courrier xebec
rejette deux galériens algériens (1736) (o/l 160 x 311 cm. [XVI]

La corvette

Navire similaire à la frégate, mais avec moins de 32 canons. Ils ont été utilisés pour
surveillance et contre les pirates. Il y avait des navires marchands de 150 à 300 tonnes à rochet
et les principaux croisés et l'artimon seulement avec une gaffe, on les appelait un bateau. Ils sont célèbres
Découvert et l' Atrevida qui, sous le commandement de Malaspina, a fait le tour du monde pendant
trois ans. Les deux navires avaient été construits à La Carraca et prêts à pouvoir
effectuer des observations astronomiques, géographiques et anthropologiques, et embarquer
personnel scientifique adéquat. [XVIIIe]



Corvette de 24 canons

Autres unités mineures

Brick, 200 à 300 tonnes. Il était équipé de 14 à 24 canons. Deux bâtons, dans le
plus grande une grande voile. Utilisé comme avertissement.

Paquet, semblable au précédent, également utilisé comme avis et courrier avec le
colonies, montées entre 14 et 16 canons

Machine Translated by Google

Urca, un type de frégate cargo bien que moins longue que la frégate cargo.
guerre, certains montèrent jusqu'à 40 canons.

Goélette, deux mâts et voiles auriques, avec 10, 12 ou 14 canons.

Sloop, à un seul mât, armé de 16, 18 ou 20 canons, monté dans la baie,
largement utilisé par les corsaires et les contrebandiers.

Bombarda, navire à deux mâts, principal et artimon, avec deux mortiers dans le
lieu du cliquet pour les bombardements de la mer à la terre.

Navire de pompiers, navire rempli de divers matériaux combustibles et inflammables
pour s'écraser sur un autre bateau et y mettre le feu.

Lougre, bateau de pêche et de transport, trois mâts, 8 à 10 canons.

Polacra, semblable au xebec avec deux mâts et un gréement rond. Quelques
Ils portaient le grand mât de la goélette et étaient appelés goélette-polacra et d'autres avaient un sommet en
le grand mât, étaient appelés brick-polacra et d'autres avaient trois mâts, appelés polacra-
corvette

Pingüe, semblable au xebec. À l'arrière, il y avait un petit mât d'artimon.

Et enfin, le quechemarín, le mystique et le felucco.

Épilogue

Après ce résumé serré de ce qu'était la Royal Navy du XVIIIe siècle,
Il n'y a rien de plus à dire que ce que l'on peut lire à l'entrée de l'Arsenal de La
Hochet:

TU REGERE EMPIRE FLUCTUS HISPANE MEMENTO

Dont la traduction est :

Souviens-toi de l'Espagne que tu as gouverné l'Empire des mers

Madrid, 28 juin 2005

LAUS DEO

Machine Translated by Google

LITTÉRATURE

"Arsenaux et construction navale au siècle des Lumières." Cahier monographique de l'Institut d'histoire et de culture navales, n° 41Madrid 2002

«La Marine des Lumières». Cahier monographique de l'Institut d'histoire et de culture navales n° 2. Madrid 1989

Catalogue du Musée du Prado : (N° PO 7250).

CERVERA PERY, José : La Marine de l'Illustration, Madrid 1986

DE LA PIÑERA Y RIVAS, Álvaro et THIAL BOISIER, Jacqueline : La construction navale en Espagne au XVIIe siècle. Magazine d'histoire navale

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo : Naufrages de la marine espagnole, 1867.

GONZÁLEZ DE CANALES ET LÓPEZ-OBRERO, Fernando et DE LA GUARDIA SALVETTI ; Fernando: Histoire artistique de la construction navale, Valladolid 2006

- Catalogues de peintures du Musée Naval Tomes I à V Ministère de la Défense 1999- 2002

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. IGNACIO : Catalogue-Guide du Musée Naval de Madrid Tomes I à III. Ministère de la Défense 1999-2003

- L'Espagne en mer. Une histoire ancienne ; Lunwerg, Madrid 1998.

- «Le navire à trois ponts de la Marine Espagnole»; Revue d'histoire navale. An III 1985 n°9

Liste générale des navires. Document de travail n° 3. Volume I. Navires de guerre ; avril 1993

MARQUIS DE LOZOYA : Histoire de l'Espagne. Salut. Madrid 1968

MERINO NAVARRO, José Patricio : La Marine au XVIIIe siècle ; Forces armées Espagnol,. Tome II. Alhambra1959

MONLEÓN ET TORRES; Naufrage de Rafael sur la côte des Asturies (huile/toile, 110 x 200cm)

ORTEGA PEREYRA, Ovidio : Le véritable arsenal de La Havane ; Lettres cubaines, Madrid 1998

PÉREZ CRESPO MUÑOZ, Mª Teresa : L'Arsenal de Carthagène au XVIIIe siècle, Éditorial Navale 1992

PERLES MARTÍ, Pedro: Denia en mémoire, Denia 2002

QUINTERO GONZÁLEZ, José : La Carraca, le premier arsenal illustré espagnol (1717-1776); Ministère de la Défense Madrid 2004

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel : Juan de Acosta et la construction navale à La La Havane 171-1740

VVAA : Le navire de la Marine Espagnole ; Silex 1999

Machine Translated by Google

¨ Il a été appelé ainsi en raison de la taxe « moyenne » prélevée sur les marchandises vendues.
ils/elles transportaient

II "Il y avait dix navires, dont quatre étaient des navires de ligne de bataille et le reste étaient des forces plus petites, étant dans un état si déplorable qu'en plus du feu de l'ennemi, ils devaient s'occuper de leurs propres canons" TORREJÓN CHAVES, JUAN Construction navale Militaire espagnole au XVIIIe siècle ; tendances, programmes et constructeurs; XXVIe Conférence sur l'histoire maritime ; Arsenaux et construction navale au siècle des Lumières ; octobre 2002 ; Institut d'histoire et de culture navales ; p. 131

III La marine britannique comptait entre 200 et 220 navires, ainsi qu'environ 250 frégates et 500 navires plus petits. La flotte révolutionnaire française ne dépassait pas 35 navires et un nombre similaire de frégates, et fut soumise à un profond chaos après l'occupation de Toulon par la flotte anglo-espagnole (Hood-Lángara) en 1793. Le Danemark comptait 20 à 25 navires et un nombre similaire. nombre de frégates; La Suède aime ça. La Russie et la Turquie environ 15 navires à l'ancienne et la Hollande 15 à 20 petits navires de construction plate.

IV Conquête de la Sardaigne. La flotte était composée de : 10 navires, 6 frégates, 4 galères et divers navires de transport dans lesquels étaient embarqués 9 000 hommes et 500 chevaux sous le commandement du marquis de Lede. Le commandement de la flotte était exercé par le marquis de Mari qui arborait ses insignes sur le navire Real Felipe (74). L'escadron de galères commandé par Baltasar de Guevara et Francisco Grimau.
Dans une opération surprise, puisque la flotte ne connaissait sa destination qu'une fois en mer, elle rendit l'île le 2 octobre 1717.

Conquête de la Sicile. En juin 1718, une flotte sous le commandement d'Antonio de Castañeta quitte Barcelone, composée de 12 navires, 12 frégates, 7 galères et 400 bateaux, dans laquelle s'embarque une armée de 30 000 hommes, sous le commandement du marquis de Lede, qui fut nommé vice-roi conquit l'île.

Combat du Cap Passaro. Le 11 août 1718, sans déclaration de guerre, une escadre anglaise sous le commandement de Byngs surprend Gaztañeta au cap Passaro et détruit sa flotte. 6 navires capturés ou détruits sur les 12 qui la composaient. L'escadre anglaise était composée de 20 navires avec un sur au moins trois ponts et le reste de 70 canons ; avec de l'artillerie de 24 livres dans les canons de la batterie inférieure, même dans certains canons de 30 livres, l'issue du combat aurait toujours favorisé Byngs, quelle que soit l'exécution de Gastañeta.

V Par RO du 15 avril 1718 fut publiée l'« Instruction pour le gouvernement, l'éducation, l'enseignement et le service des gardes de marine, et les obligations de leurs officiers et maîtres de faculté ». Il fixe les conditions de son entrée : être un noble connu, avec une réputation qui atteint les quatre grands-pères célèbres, être baptisé, démontrer sa légitimité et que l'âge atteint ne soit pas inférieur à 14 ans ou plus. 18 ; Cependant, il arrivait parfois qu'une personne âgée de 12 ans ou plus de 20 ans soit autorisée à entrer. Une fois admis, l'aspirant restait à l'Académie pendant deux ans, au cours desquels il étudiait les mathématiques, la marine, l'artillerie et les manœuvres, ainsi que les langues, le dessin, la tactique et l'escrime. et Danse. Si à l'issue de ce temps il était qualifié apte, il s'embarquait sur un navire de la Marine pendant 6 ans, en tant que partie intégrante de l'équipage, jusqu'à l'obtention du grade de sous-lieutenant de frégate.

La Compagnie était initialement organisée avec le personnel suivant : un capitaine (capitaine du navire) ; un lieutenant (capitaine de frégate) ; un alférez (lieutenant de navire) ; deux assistants (lieutenants de frégate) ; quatre brigadiers ; huit sous-brigadiers ; cent trente-huit cadets ; un aumônier ; quatre musiciens et deux tambours. Le premier capitaine était le lieutenant général de la Marine, Luis Dormay ; le premier lieutenant, le lieutenant général de l'armée, José Marín et le premier lieutenant, qui deviendra plus tard capitaine général de la Marine Juan José Navarro.

Le premier uniforme se composait d'une veste bleue doublée de soie rouge, avec des poignets écarlates, une veste rouge, un pantalon bleu, des bas rouges et un chapeau demi-castor. Pour la mer, une maison bleue La Compagnie, suivant les traces du département de Cadix, s'installe sur l'île de León (San Fernando) en 1769, restant située dans la maison appelée Sacramento. En 1777, face à l'essor de la Marine Royale, furent créées les Compagnies de Ferrol et de Carthagène, avec une organisation similaire à celle existant à Cadix, où restèrent le Détail et le Quartier Général du Corps. En 1824, ils furent fusionnés en un seul, à San Fernando et un peu plus tard, en 1828, il fut transféré à l'Arsenal de La Carraca et fut situé au Collège Royal et Militaire des Gardes de la Marine. Pendant ce temps, les épreuves de noblesse subissaient diverses vicissitudes ; supprimées en 1811, elles furent de nouveau exigées en 1814 ; ils furent de nouveau supprimés en 1820 et restaurés en 1823 ; Ils furent de nouveau abolis en 1836

Machine Translated by Google

VI Le Département Maritime a été conçu comme un district de la côte dans lequel s'étend la juridiction ou le commandement de chaque commandant ou quartier-maître général, chacun dans sa branche de compétence et constituait le moyen par lequel le secrétaire de la Marine exerçait son autorité sur les organisations matérielles. et le personnel soumis à sa juridiction. Le Nord étendait sa juridiction de la frontière de la France à celle du Portugal, le Sud du Portugal jusqu'à Almería plus les îles Canaries et le Levant de Murcie jusqu'à la frontière avec la France plus les îles Baléares. Avec de légères modifications, , ils ont survécu dans la Marine jusqu'à il y a quelques années.

VII Blas de Lezo, lieutenant général de la Marine (Pasajes 1687 - Cartagena de Indias, 1741). Il prit ses premières armes en s'embarquant dans l'escadre française du comte de Tolosa, participant à la bataille de Vélez-Málaga (1704) avec les forces combinées de l'Angleterre et de la Hollande, où il perdit sa jambe gauche. Il continue ses services dans les opérations de secours de Peñíscola et de Palerme et dans d'autres actions de la guerre de Succession, parmi lesquelles celle de Toulon, maintenant comme lieutenant de navire, où il perd son œil gauche lors de la défense du château de Santa Catalina. Capitaine de frégate en 1710, aux commandes d'une frégate de la Royal Navy, il captura onze navires ennemis et fut de nouveau blessé lors de la capture du navire anglais Stanhope. En tant que capitaine de navire, il assista au siège de Barcelone (1712), où il perdit un. bras et la récupération de Majorque. Il servit également dans les flottes indiennes (1716) et à partir de 1723, il commanda l'escadron de la mer du Sud jusqu'à son retour en Europe en 1730. Il menace Gênes d'une escadre pour lui faire rembourser une dette qu'il doit à l'Espagne, ce qu'il obtient (1731). Il participa comme second de Cornejo à la conquête d'Oran (1732) et à la capture du capitaine d'Alger.

Il participe de manière décisive avec son escouade à la défense de la Place de Cartagena de Indias, attaquée par les Britanniques de Vernon, qu'il repousse et cause de lourdes pertes (1741), mourant des suites des blessures reçues lors de ces actions. Les Anglais considéraient la place comme la leur à tel point qu'ils frappèrent à l'avance différentes médailles pour commémorer cet événement et exalter l'héroïsme des marins britanniques.

Le Musée Naval de Madrid possède une pièce en bronze de 36 mm de diamètre dont l'avers présente Blas de Lezo agenouillé, offrant l'épée à l'amiral Vernon, et la légende suivante : Don Blass, la fierté espagnole abattue par l'amiral Vernon. Au revers, répétés, le nom de Don Blas et la ville et le port de Carthagène des Indes, et sur la frontière Les vrais héros britanniques ont pris Carthagène. A l'exergue, avril 1741.

Au Musée Naval, vous pouvez voir un magnifique tableau de Cortellini (h/l 139 x 201 cm) qui capture l'action de la capture du navire Stanhope.

VIII Jorge Juan et Antonio de Ulloa venaient de rentrer de leur long séjour en Amérique du Sud, achevant les travaux visant à mesurer le degré du méridien et à en déduire la véritable forme de la terre.

IX L'Arsenal de La Carraca a connu diverses vicissitudes au cours de son histoire, des incendies en 1737 et 1749, des tremblements de terre et des tempêtes majeures en 1755 et 1759, un soulèvement de condamnés aux travaux forcés en 1763, qui a forcé la construction de la prison Cuatro Torres qui est passée d'un peu plus qu'une réparation d'ancrage de navires mineurs à la construction de 28 unités dont 7 navires, 12 frégates et autres unités mineures entre les années 1729-1766
L'Arsenal du Ferrol commença avec un petit arsenal dans la ville de La Graña en 1726, mais les limites de cet établissement imposèrent son expansion, car il ne disposait que de deux stands et de quelques entrepôts. De nouveaux stands ont été construits sur la plage d'Esteiro. En 1750, le navire San Fernando fut lancé et l'Asia fut lancé l'année suivante . En 1768, 14 navires avaient été construits.
La construction de celui de Cartagena commença en 1739. La dernière poussée eut lieu en 1749,
Construit entre 1753 et 1795, 21 navires, 23 frégates, 6 corvettes, 1 urca, 1 brick et autres navires plus petits

x Son transfert de Naples vers l'Espagne s'effectue à bord du vaisseau amiral d'une flotte commandée par celui qui deviendra plus tard premier capitaine général de la Marine, Don Juan José Navarro, marquis de La Victoria. Un fait aussi insignifiant que ce transfert aura un grand impact sur sa pensée politique ultérieure. Outre la connaissance approfondie de la Marine, grâce aux conversations avec les chefs de la Marine pendant le voyage, il y avait aussi l'insulte que, en tant que roi de Naples, le commodore anglais Martin lui fit en 1742, en menaçant de bombarder la ville s'il le faisait. pas quitter dans les 24 heures la cause de sa famille dans la guerre qui se déroulait alors en Italie.

Machine Translated by Google

Juan José Navarro de Viana y Búfalo (Mesine, 1687- Île de León 1772). Il commença très jeune ses services au Tercio del Mar de Naples. Participez à la guerre de succession. En 1717, sous-lieutenant de la Compagnie de la Garde Marine avec laquelle il participe à la conquête de la Sardaigne.
Commandant des navires San Fernando et Castilla, il participa à l'expédition d'Oran en 1732.
Il commande l'escadron de Cadix dans la guerre contre l'Angleterre. À la suite de la bataille de Toulon, au cours de laquelle l'escadre franco-espagnole battit l'escadre anglaise de Mathews (12 février 1744), il fut promu lieutenant général et reçut le titre de marquis de la Victoire ; commandant général des départements de Cartagena et Cadix et directeur général de la Marine. En 1759, il transporte Charles III en Espagne depuis Naples, qui le nomme capitaine général de la Marine. Écrivain et dessinateur remarquable, remarquable par sa contribution à l'amélioration des signaux des escadrons en mer et à la construction navale. Le Musée naval conserve son ouvrage Dictionnaire démonstratif avec configuration et anatomie de toute l'architecture navale moderne (1719-1756). Il écrit également Tactiques navales, Théorie et tactiques de manœuvre, Le capitaine du navire instruit des sciences et obligations de son emploi et un traité sur les transmissions. L'épitaphe qui se lit sur sa dépouille, qui repose au Panthéon des Marins Illustres, est le résumé de sa vie de marin : « Il a soixante-dix ans de service militaire, tant dans l'Armée que dans la Marine sous les rois Carlos II, Felipe V, Luis I, Fernando VI et Carlos III dans lesquels il y eut cinquante batailles et cinq sièges.

Au moment de son transfert, l'Espagne disposait de 50 navires de ligne, 30 frégates et un grand nombre de petits navires répartis dans tout le monde hispanique. Si initialement la position de Carlos III était de poursuivre la politique de paix de son prédécesseur, les agressions britanniques continues dans les pêcheries de Terre-Neuve, les établissements commerciaux au Honduras, la contrebande, les attaques corsaires et enfin l'absence de réponse aux revendications hispaniques continues a conduit à l'accord avec la France dans la guerre de Sept Ans, qui avait grand besoin de soutien en raison du cours défavorable que prenait la guerre. En 1761, le troisième Pacte de Famille fut signé, l'Espagne entra donc en guerre en faveur de la France. dans le but d'équilibrer les forces et d'obtenir une paix raisonnable. Au cours de l'été 1762, les Anglais prirent La Havane et presque au même moment eut lieu l'attaque de Manille. Pedro de Ceballos prend la colonie de Colonia de Sacramento (aujourd'hui Uruguay). La Paix de Paris (10 février 1763) permet à l'Espagne de récupérer La Havane et Manille au prix de la restitution de la colonie de Sacramento et de la remise de la Floride à la Grande-Bretagne ; En compensation, la France cède la Louisiane à l'Espagne.

L'occupation britannique de La Havane leur permet de détruire leur arsenal et 12 navires de ligne, une demi-douzaine de frégates et une centaine de navires marchands, en plus de couper les communications avec le Mexique. L'occupation de Manille mit les Anglais en contact avec les archives, où ils trouvèrent
les défaites du Pacifique, et découvrant avec étonnement l'existence du détroit de Torres, que l'Espagne connaissait depuis le XVIIe siècle.

XI La nomination du comte de Floridablanca comme secrétaire d'État en 1777 entraîna un changement dans la politique intérieure et étrangère ; Dans le premier, il sépare le secrétaire des Indes de celui de la Marine, confirmant Castejón, qui l'occupait déjà, au poste de ce dernier, et nommant José de Gálvez au second. Dans le second, annuler les avantages britanniques obtenus par le Traité de Paris de 1773. La déclaration d'indépendance des États-Unis, le 4 juillet 1776, est mise à profit par les deux puissances bourboniennes qui signent la convention d'Aranjuez en 1779, pour laquelle La France s'engage à aider l'Espagne dans la prise de Gibraltar, de Minorque, de la Floride et du Belize. Les hostilités étant ouvertes et après une tentative ratée d'envahir la Grande-Bretagne par une puissante force hispano-française (1779), l'escadre de Barcelo appuyée par les forces du duc de Crillon assiégea Gibraltar. La forte résistance de la place, réapprovisionnée par Rooney, qui vainquit Lángara au cap Santa Maria (1780), prolongea le siège. En 1782, une armée hispano-française sous le commandement de Crillon, avec le soutien d'une escouade commandée par Buenaventura Moreno, récupéra Minorque. C'est pour cette raison que la fête militaire de Pâques fut fixée au 6 janvier, date à Cayo la Plaza. Ensuite, on tenta à nouveau la conquête de Gibraltar, maîtrisée par l'escadre de Luis de Cordova. Tous les moyens utilisés, y compris les batteries flottantes d'Arcon, échouèrent.

En Amérique, l'action militaire conjointe sous le commandement de Gálvez et de l'escadron de Solano a récupéré la Floride. Honduras et Bahamas. En 1783, la paix de Versailles fut signée par laquelle l'Espagne récupéra Minorque, la Floride, le Honduras et restitua les Bahamas.

XII Le type Romero Landa a été lancé à Ferrol le 29 septembre 1784. Longueur d'enseigne à enseigne 58,38 mètres, quille 51,63, largeur 16,1 profondeur 7,7 m, tirant d'eau maximum 7,78 m déplacement 2308 tom. Son artillerie initiale était de 110 pièces. Dans la bataille de Trafalgar : 30 pièces de 36 livres dans la première batterie ; 32 sur 24 dans la seconde ; 32 sur 12 dans le troisième ; 10 sur 8 ; 10 obusiers de 48 2 de 32 ; 6 sur 24 et 4 sur 4

Machine Translated by Google

Au total 130 pièces. Complément initial 848 à Trafalgar 1053. À Trafalgar, l'insigne du lieutenant général Ignacio Mª de Alava a été hissé, son commandant étant le capitaine José Gardoqui.
Il combattit avec le Royal Sovereing (100), le vaisseau amiral de Collingwood, subissant de graves dommages et Alava et Galdoqui étant blessés. Capturé par les Anglais, il fut ensuite emprisonné alors qu'il remorquait une frégate jusqu'à Cadix. Elle a coulé faute de coque à La Havane en 1817.

XIII Coque : Allongée avec peu d'élévation, le rapport longueur/largeur était donc supérieur à celui de ses contemporains européens. L'étrave sobre et simple à grand émeroir couronnée par la figure de proue traditionnelle de la Marine : le lion rampant ; Parfois, il tenait le bouclier couronne entre ses griffes et sur sa poitrine. La poupe présente un margelle discret surmonté d'une lanterne. Il y aurait toutes les décorations réalisées depuis le XVIIe siècle. Travail ostentatoire de bois sculpté à galeries et figures polychromes. Entre les ponts, des sangles doubles qui, placées à l'extérieur dans le sens de la poupe vers la proue, fixaient les attaches de coque.

Gréement : Le mât de misaine : il suivait la règle d'une longueur de 8/9 de la longueur totale de la grand-voile, très situé à l'avant et près de l'étrave, le bateau a donc dû beaucoup souffrir du tangage et des secousses qui se produisent dans les mers épaisses. Ce mât était divisé en trois mâts qui étaient appelés de bas en haut : « mât de misaine », « mât de hunier » et « mât de hunier » sur lesquels étaient placés le mât de misaine, le hunier et les vergues de hunier. Le grand mât : suivait la règle d'être situé à 1/16 de la longueur plus en arrière de la médiane du navire. Trois espars appelés mât de misaine et les vergues principales, huniers et huniers ont été placés. Le mât d'artimon situé à 3/16 de l'étambot était 7/8 de la grand-voile, plus court que les navires ultérieurs, en raison du port de la tena de la voile latine et non de la gaffe. Elle portait une vergue sèche ou un chat, ainsi appelé parce qu'il n'était pas d'usage d'y attacher une voile à cause de la manœuvre de la Latina. Une vergue d'artimon a été placée sur le mât de hune.

Artillerie : Sur le pont inférieur, 30 canons en bronze de 32 livres (0,451 kg) ; 32 sur 24 au milieu et 30 sur 12 en haut et 22 sur 8 dans le château et le château. Au total 114 canons

XIV Bataille de Tolon (22 février 1744). Après l'expédition contre Gênes (1743), une escadre espagnole composée de 15 navires sous le commandement de Juan José Navarro entra dans Toulon, où elle fut bloquée par l'escadre anglaise de l'amiral Mattheus. Navarro avec 12 navires quitte le port le 19 février, en compagnie de l'escadre française sous le commandement de l'amiral La Bruyère de Court composée de 16 navires et 3 frégates, avec pour mission de protéger les forces espagnoles et de ne pas combattre autrement. attaqué.

Le 22, ils rencontrent la flotte anglaise composée de 32 navires, laissant les deux flottes en ligne parallèle le long du cap Sicié. A midi, l'avant-garde et le centre britanniques tombèrent sur l'arrière-garde combinée, composée de la division espagnole. Navarro à bord du Real Felipe (114 canons), soutenu par les six autres navires espagnols, fut attaqué par douze autres Anglais, dont trois sur trois ponts.

Après un combat acharné, les Britanniques firent démâter et gravement endommagé quatre navires ; et les Espagnols, deux le Real Felipe (114) et le Constante (64) et un ont capturé le Pouvoir (66), ensuite endigué et ensuite brûlé parce qu'il était rendu inutile. À l'approche de l'escadre française, les Britanniques se retirèrent et Navarro atteignit le port de Catagrena avec

,

leurs navires, ce qui était leur mission. Pour cette action, Navarro obtint le titre de Marquis de la Victoire.
Mettez deux vues numéro d'inventaire 4750.

XV Une escadre espagnole, composée de 27 navires de ligne, 10 frégates, 1 brick, 13 chaloupes, 4 urcas et 50 navires marchands, sous le commandement du général Don José de Córdova, reçut l'ordre de quitter Carthagène le 2 février 1797, pour direction la Manche, en s'arrêtant à Algésiras pour laisser le convoi - 50 navires marchands, 3 navires et les bateaux - et à Cadix pour se ravitailler. L'amiral anglais Jervis, au courant du départ, l'attend au cap San Vicente avec 15 navires de ligne, 4 frégates, 2 sloops et un cotre. L'escadre espagnole, contrainte par le vent d'est qui l'empêchait d'entrer dans Cadix, aperçut l'escadre anglaise le 14 février, à 24 milles au sud-ouest du cap San Vicente. L'escadre espagnole naviguait en deux divisions, l'une de dix-neuf navires et l'autre de six, bien séparées et chacune d'elles sans formation adéquate. En vue de la flotte anglaise, Córdova essaya de réunir les deux divisions ; Elle se tourne avec le sien pour rejoindre le plus petit, de sorte que les deux se retrouvent à naviguer ensemble. Jervis tandis que, en ligne de bataille, alla s'interposer entre eux pour éviter la concentration. Les trois principaux navires espagnols parviennent à dépasser la ligne anglaise et à rejoindre les six. Córdova pensant que Jervis va insister sur ce groupe inférieur, se tourne vers

Machine Translated by Google

rester au vent des Anglais et pouvoir tomber sur eux lorsqu'ils combattent avec l'autre division, mais l'amiral anglais se retourne à son tour pour attraper la queue de la plus grande division espagnole entre deux feux. Córdova manœuvre avec la Santísima Trinidad, qui est en tête avec son pavillon et avec les navires qui la suivent, pour tomber sous le vent et rejoindre le groupe séparé, mais Nelson à bord du capitaine, troisième dans la queue anglaise, remarque la manœuvre et sur de sa propre initiative, il sort du rang pour empêcher la manœuvre. Après une « mêlée » générale en tête et en queue de la division espagnole, dans laquelle les Anglais tiennent la meilleure part, le contact est rompu à la tombée de la nuit. L'Espagne a perdu quatre navires capturés et a eu 1 318 victimes, entre blessés et morts, les Britanniques, trois navires gravement endommagés et 400 victimes.

L'œuvre comprend l'intervention du navire à deux ponts Pelayo, de 74 canons, sous le commandement du capitaine Valdés, à gauche de l'image, naviguant trempé à toute vitesse, lorsqu'il s'agit de venir en aide au navire Santísima Trinidad, de 120 canons, insigne de l'amiral Córdova, commandé par le brigadier Orozco, qui apparaît au centre démâté et battu, avec le drapeau à moitié abaissé avant l'attaque anglaise des navires Blenhein, de 98 canons (capitaine du navire Lenox), Orion, de 74 (capitaine du navire Saumarez), Irrésistible, de 74 (capitaine du navire Martín) et Excellent, du 74 (capitaine du navire Collingwood). À droite, pièces d'abordage dans des bateaux séparés, combattent au couteau.

L'auteur reflète la majesté d'un grand navire, le Pelayo, qui domine la composition, naviguant avec tous ses gréements poussés par la mer et le vent dans une œuvre pleine de détails minutieux d'un combat naval de l'époque.

XVI Palma de Majorque, 1717-1794. Naviguez en tant que marin le long des côtes des îles Baléares et de la Catalogne. Capitaine d'un des navires postaux Xebec entre les îles Baléares et la péninsule avec lequel il poursuit les Maures qui infestaient les côtes majorquines, il est devenu célèbre dans un combat qu'il a mené contre deux galériens algériens, pour lequel il a été promu sous-lieutenant. d'une frégate en 1738. Il s'illustre par ses campagnes de lutte contre le corsicanisme berbère. Atteint le grade de lieutenant. En 1779, il fut nommé commandant des forces navales qui bloquèrent Gibraltar, construisant des canonnières et des bombardiers sous sa direction. En 1784, le Roi lui décerne la Croix de Chevalier de l'Ordre Royal et Très Distingué de Charles III ainsi que le commandement général des Forces Navales pour ses services. Le roi Charles IV, désireux de rencontrer un marin aussi célèbre, le convoqua à la Cour et lui demanda comment il allait, ce à quoi il ne répondit pas car il n'avait pas entendu la question. Le roi, prévenu par le ministre que Barceló était devenu sourd, lui demanda d'un ton plus fort : « Comment vont les Berbères, Barceló ? Seigneur - répondit-il - craignant toujours le nom de Votre Majesté Non - répondit le Roi - ton nom est celui qu'ils craignent et celui qui fait fuir les corsaires algériens. Homme rude et sans éducation, il se distingue par sa bravoure, sa virilité de la mer et son amour du métier ; Il est adoré des équipages qui combattent sous ses ordres. Une plaque lui rend hommage au Panthéon des Marins Illustres. L'action est représentée en deux scènes : dans la première, à droite, le chebec espagnol, au premier plan, se bat avec un Algérien, qui tente de s'enfuir, et dans la seconde, à gauche, un autre Algérien en pleine retraite. Œuvre simple dans sa composition, qui reflète clairement le fait historique. La lumière qui frappe les verts et les blancs produit des tons d'un effet très agréable. Inscription en bas à gauche : D Antonio Barceló avec sa cotte de mailles xebec rend deux galériens algériens =année 1736.

XVIIIe Les navires quittèrent Cadix le 1er juillet 1789. Leur première escale fut à Monrtevideo, continuant vers les Malvinas, de là ils remontèrent le cap Horn, reconnaissant le cap Victoria et l'archipel de Chonos, pour arriver à la fin de l'année à l'île de Chiloé. Ils passeront toute l'année 1790 à voyager le long des côtes américaines, de Chiloé à San Blas en Californie. La reconnaissance des îles Sandwich occupera trois mois de l'année 1891, naviguant dans le Pacifique, ils s'arrêteront à Kanmchatka et continueront vers Caton, les îles Mariannes et les Philippines, naviguant entre les Célèbes et les Moluques et à travers le nord de l'Australie. et a parcouru toute sa côte nord en direction de l'océan Indien, du cap de Bonne-Espérance et est arrivé en Espagne en juillet 1894.